VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 169)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 147)**
- **Komisji Gospodarki i Rozwoju (nr 94)**

z dnia 24 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 169)

Komisji Infrastruktury (nr 147)

Komisji Gospodarki i Rozwoju (nr 94)

24 listopada 2017 r.

Komisje: do Spraw Unii Europejskiej, Infrastruktury oraz Gospodarki i Rozwoju, obradujące pod przewodnictwem poseł **Izabeli Kloc (PiS)**, przewodniczącej Komisji do Spraw Unii Europejskiej, rozpatrzyły:

I. informację komisarz ds. transportu pani Violety Bulc na temat przedstawionych przez Komisję Europejską nowych propozycji w zakresie transportu w ramach pakietu „Europa w ruchu" oraz polityki transportowej Unii Europejskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Violeta Bulc** europejski komisarz ds. transportu, **Matej Zakonjšek** szef gabinetu komisarz ds. transportu, **Alessandro Carano** doradca w gabinecie komisarz ds. transportu, **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz ze współpracownikami, **Michał Kurtyka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Energii wraz ze współpracownikami, **Justyna Skrzydło** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Sebastian Rysz**, **Agnieszka Średniawa**, **Katarzyna Ciąpała** i **Piotr Świtalski** z Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce, **Marcin Białek** naczelnik wydziału w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, **Tomasz Emiljan** dyrektor i **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Stomma** radca generalny oraz **Dariusz Leszczyński** i **Tomasz Sałański** główni specjaliści w Ministerstwie Rozwoju, **Dariusz Tarchała** szef oddziału w Departamencie Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, **Leszek Wieciech** prezes Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, **Iwona Stępień-Kotlarek** zastępca generalnego dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Jarosław Wąsowski** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, przewodniczący Railway Business Forum, **Maarten Gutt** zastępca dyrektora w PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Andrzej Janiszczak** ekspert Forum Związków Zawodowych, **Zenon Kopyściński** przewodniczący Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność", **Ewa Podgórska-Rakiel** prawnik Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kaja Krawczyk** – naczelnik Wydziału ds. Unii Europejskiej w Biurze Spraw Międzynarodowych, **Agnieszka Maciejczak**, **Artur Zaniewski**, **Anna Roczkowska** – z sekretariatu Komisji do Spraw Unii Europejskiej w BSM, **Jolanta Ornat** i **Katarzyna Gadecka** – z sekretariatu Komisji Gospodarki i Rozwoju w Biurze Komisji Sejmowych, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji Infrastruktury w BKS.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej, Komisji Infrastruktury oraz Komisji Gospodarki i Rozwoju. Stwierdzam kworum. Witam serdecznie panią komisarz ds. transportu Violetę Bulc, witam również przedstawicieli gabinetu pani komisarz oraz pozostałych członków delegacji. Witam serdecznie wszystkich obecnych posłów Komisji, witam serdecznie pana ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka,

przedstawicieli rządu, towarzyszące im osoby, jak również licznych przedstawicieli organizacji pozarządowych. Szanowni państwo, chcę również przekazać, że mamy zapewnione tłumaczenie, w związku z czym chciałabym prosić państwa posłów o zabieranie głosu w języku polskim. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec tego stwierdzam, że Komisje przyjęły porządek dzienny.

Przechodzimy do realizacji porządku, czyli rozpatrzenia informacji na temat przedstawionych przez Komisję Europejską nowych propozycji w zakresie transportu w ramach pakietu „Europa w ruchu" oraz polityki transportowej Unii Europejskiej. Zanim oddam głos pani komisarz, chciałabym podkreślić, że spotykamy się w wyjątkowym czasie, w którym de facto zapadają decyzje odnośnie do przyszłego kształtu europejskiego sektora międzynarodowych przewozów drogowych oraz również intensyfikuje się dyskusja na temat finansowania projektów infrastrukturalnych w kolejnej perspektywie finansowej UE.

Pragnę poinformować panią komisarz, że polscy parlamentarzyści wielokrotnie podczas naszych obrad poruszali tematykę transportową, ale ze szczególnym uwzględnieniem również kwestii pracowników delegowanych. Chcę tu przypomnieć, że w sprawie pracowników delegowanych Sejm przyjął uzasadnioną opinię o niezgodności tego projektu z zasadą pomocniczości. Komisja na bieżąco debatuje na temat pakietu mobilności. Również wczoraj zajmowaliśmy się tą sprawą. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że kwestia ta stała się tematem wysokiej wrażliwości politycznej, szczególnie w państwach położonych na zewnętrznych granicach UE, takich jak Polska. Wielokrotnie wyrażaliśmy obawy odnośnie do stosowania niczym nieuzasadnionych praktyk protekcjonistycznych przez niektóre państwa UE, ale nie oznacza to, że nie jesteśmy gotowi do dialogu, do rzeczowej dyskusji z naszymi partnerami o odmiennych poglądach merytorycznych.

Również o tym wczoraj rozmawiała pani premier Beata Szydło z prezydentem Francji Emmanuelem Macronem. Rozmowa liderów państw pokazała, że pomimo tego, że jesteśmy na różnych biegunach, jeżeli chodzi o kwestie pracowników delegowanych, to w tych wyjątkowych, skomplikowanych uwarunkowaniach politycznych możliwy jest rzeczowy dialog. Myślę, że również dzisiaj na tym posiedzeniu Komisji ten dialog będzie możliwy. Polsce zależy – to chcę mocno podkreślić – na uproszczeniu oraz lepszym egzekwowaniu prawa regulującego funkcjonowanie sektora transportowego i wierzę, że na tej płaszczyźnie będzie możliwe porozumienie, które pozwoli na doprowadzenie do zrównoważonego kompromisu zgodnego z podstawowymi zasadami rynku wewnętrznego, które powinny gwarantować jasność i prawną przewidywalność.

Ale nie przedłużając, zanim oddam głos pani komisarz, chciałam jednak poprosić o dosłownie dwa zdania pana ministra Adamczyka. Przepraszam, że tak mówię o dwóch zdaniach, ale akurat mamy już bardzo napięty czas. Również wszystkich państwa posłów będę prosiła później o dwuminutowe wypowiedzi.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Pani komisarz, pani i panowie przewodniczący, panie i panowie ministrowie, panie i panowie posłowie, szacowni goście dzisiejszego wspólnego posiedzenia sejmowych komisji, chciałbym serdecznie podziękować pani komisarz Violecie Bulc za przyjęcie zaproszenia do Polski. Jesteśmy dzisiaj od rana w Warszawie w czasie debaty na temat nie tylko przyszłości transportu międzynarodowego, nie tylko kwestii związanych z finansowaniem inwestycji infrastrukturalnych w przyszłej perspektywie unijnej, ale także innych rozwiązań, innych problemów, które są przedmiotem naszych rozmów, naszej praktycznie nieustającej debaty. Pani komisarz wyraziła nadzieję, że spotka się z polskimi parlamentarzystami. Staje się to faktem. Dzisiaj będzie można wymienić uwagi. Pani komisarz będzie również mogła poznać zdanie polskiego parlamentu, polskich parlamentarzystów. Na sali, jak widzę, są przedstawiciele wszystkich stronnictw politycznych, wszystkich klubów parlamentarnych funkcjonujących w polskim parlamencie. Dzisiaj mieliśmy okazję rozmawiać na temat środków CEF, na temat nowej perspektywy unijnej. Odbyła się konferencja zorganizowana przez Ministerstwo Rozwoju, w której brała udział pani komisarz. Rozmawialiśmy też w MIB z panią komisarz na temat dotyczący

przyszłości transportu międzynarodowego, pakietu mobilności, *lex specialis* w zakresie dyrektywy o delegowaniu. Teraz mamy spotkanie z parlamentarzystami. Ta wizyta przebiega w dobrej, ale roboczej, trudnej atmosferze. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Teraz oddaję głos pani komisarz. Bardzo proszę.

Europejski komisarz ds. transportu Violeta Bulc:

Dziękuję, że są państwo dzisiaj ze mną. Musze powiedzieć, że jestem bardzo mile zaskoczona, że przyszli tu państwo tak licznie, co daje dodatkową wagę kwestiom transportowym. Jest silnym przekazem, że są to ciągle ważne tematy dla państwa jako dla kraju, ale także dla państwa jako wybranych przedstawicieli parlamentu.

Chciałabym bardzo krótko naszkicować, podsumować, o co chodzi w europejskim transporcie, o co chodzi w pakiecie mobilności. Będę się starała wysłuchać państwa i mam nadzieję, że będzie czas na to, żebym mogła odpowiedzieć na niektóre z państwa pytań i uwag. Po pierwsze, obejmujemy wszystkie moduły transportu. Każdego roku skupiamy się na jednym module, tak aby podnieść go na wyższy poziom i naprawdę zapewnić, że rozwój transportu europejskiego ma kształt spiralny. Bardzo ważne jest, abyśmy się skupiali na dużych kwestiach. Historia, którą mam do przekazania, jeśli chodzi strategię i wizję transportu europejskiego, wygląda następująco: skupiamy się na efektywności rynków krajowych, aby wspierać w pełni europejską gospodarkę, by była konkurencyjna i by była w stanie być najsilniejszą siłą na świecie. Skupiamy się na łączności, na połączeniach zarówno wewnątrz UE, jak i globalnie, abyśmy byli w stanie wykorzystać kompetencje UE, które opierają się na wszystkich państwach członkowskich, a także abyśmy znów zapewnili możliwości połączenia z innymi krajami na całym świecie, bo jest to podstawowa potrzeba dla handlu i dobrej współpracy globalnej. Jesteśmy w pełni świadomi tej odpowiedzialności, która spoczywa na transporcie, ale naprawdę ma znaczenie, jak to się robi. Dlatego mamy sześć głównych sił, które napędzają wszystkie nasze decyzje wiążące się z transportem na poziomie unijnym. Ludzi ustawiamy w samym środku. Nic z tego, co robimy, nie jest robione na rzecz samochodów, samolotów, dróg czy torów kolejowych. Wszystko robimy dla ludzi, a jako że jesteśmy tak blisko ze sobą związani, z całą planetą, to także dla całej planety.

Dlatego też siła, która nas napędza, to dekarbonizacja. Tracimy w każdym roku 400 tys. osób w Europie z powodu przedwczesnej śmierci związanej z zanieczyszczeniem powietrza i hałasem. Mam nadzieję, że ta liczba też dociera do państwa serc, dlatego właśnie dekarbonizacja jest silnym czynnikiem napędzającym naszą politykę. Druga rzecz to digitalizacja. Niezwykła okazja do tego, by tworzyć pracę o wartości dodanej, by zmniejszać koszty związane z obciążeniami administracyjnymi, a także aby dać szansę na takich samych, równych zasadach szczególnie nowym przedsiębiorcom, start -upom. Krajom daje to także nową możliwość, żeby zmienić, poprawić swoją pozycję jako graczy w tej dziedzinie. Trzecia siła napędzająca to przywództwo globalne. Chcemy, aby wszystko, co finansujemy, miało także potencjał odegrania roli w handlu ogólnoświatowym. Nic z tego jednak nie byłoby możliwe, gdybyśmy się nie starali szukać innowacji, szukać stale nowego podejścia, bo dzięki innowacji tworzymy rynki, których nikt inny jeszcze nie ma, jeszcze nie podbił. Dlatego innowacja jest tak szalenie ważna. Na koniec – inwestycje. Tutaj muszę rzeczywiście powiedzieć państwu komplement, bo Polska jest największym beneficjentem funduszy europejskich. Wykorzystuje ich dwa razy więcej niż następne państwo na liście. Nauczyliście się także przygotowywać bardzo dobrej jakości projekty. Projekty, które zgłaszacie, są bardzo dobrze przygotowane i także dzięki temu możecie wykorzystywać potencjał inwestycyjny.

To są elementy, z którymi pracujemy na poziomie unijnym po to, aby zapewnić transportowi taką pozycję, na jaką zasługuje, i umożliwić rozwój i powodzenie innym sektorom. W tym roku, jak państwo wiedzą, skupiamy się na drogach. Dlaczego? Naprawdę staramy się skupiać na najważniejszych elementach. Z jednej strony transport drogowy to 73% tego, co jest produkowane w UE, drogi to także największy z modułów transportu, jeśli chodzi o przedsiębiorców, firmy rodzinne, liczbę pracowników na poziomie unijnym zatrudnionych w transporcie. Drogi to jest rodzaj transportu powodujący naj-

więcej kłopotów. Praktyki są nieuczciwe, nie są zbyt dobrze kontrolowane i dlatego możliwa jest obecność nie całkiem profesjonalnych graczy na poziomie biznesowym w tym obszarze. Jest to także powodem bardzo wielu wypadków drogowych. 80% wypadków powodowane jest przez kierowców ciężarówek, a 70% z nich powodowane jest przez kierowców małych samochodów transportowych. Są to częściowo wypadki śmiertelne. To oznacza, że coś musimy zrobić.

Teraz jeszcze parę słów na temat pakietów. Mamy trzy pakiety wiążące się z transportem drogowym, które proponujemy Radzie i PE, poddajemy pod dyskusję. 31 maja pakiet mobilności skupiający się na zasadach rynkowych, kwestiach społecznych i pierwszym etapie digitalizacji. Drugi pakiet wiąże się bezpośrednio z dekarbonizacją transportu i został ogłoszony kilka dni temu. W tym pakiecie także jest uwzględnione nowe narzędzie finansowe – 350 mln euro dodatkowego dofinansowania z mechanizmu CEF i 250 mln, które będą dostępne w ramach innych form dofinansowania. Jest to coś niezwykłego i mam nadzieję, że Polska znów tak korzystnie jak w przeszłości wykorzysta te możliwości.

Trzeci pakiet mobilności zostanie ogłoszony 2 maja przyszłego roku i będzie się skupiał na mobilności autonomicznej, szczególnie mobilności autonomicznej na drogach, na dalszej digitalizacji, a także będzie tam specjalna sekcja poświęcona bezpieczeństwu na drogach. Wiedzą państwo prawdopodobnie, że w każdym roku na drogach europejskich 25 tys. ludzi traci życie, ogromna liczba jest poważnie ranna. To są ogromne liczby i jeżeli powiem, że same koszty rehabilitacji związane z tymi wypadkami to 100 mld euro, to zrozumieją państwo, że jest to ogromny problem i trzeba się na tym zacząć skupiać, trzeba zacząć coś z tym robić i tworzyć lepsze warunki dla europejskich rodzin, wykorzystywać te pieniądze w bardziej produktywny sposób na innowacje, na rozwój, na wzrost, na badania. Te tragedie powodowane przez milczącego zabójcę muszą być zlikwidowane. Musimy zmniejszyć te liczby. Udało się już kilka lat temu je zmniejszyć o połowę, natomiast później nastąpiła pewna stagnacja, bo tyle, ile mogliśmy zrobić z tamtymi narzędziami, to zrobiliśmy.

Rozumiem, że w tej chwili państwo są zainteresowani pierwszym pakietem. Posłuchajcie państwo, o warunkach, w jakich zaczynaliśmy, od których zaczęliśmy i na jakie przygotowaliśmy ten pakiet. Przede wszystkim pakiet odnosi się do bardzo szczególnych warunków, które zostały przedstawione przez państwa członkowskie. Prawda jest taka, że na poziomie europejskim nie zostało to zbyt dobrze wyjaśnione. Poza tym reguły, które mamy w tej chwili, nie są egzekwowalne, bo brakuje nam pośrednich narzędzi, brakuje nam sprzętu i brakuje nam właściwych szczegółowych ram po to, żeby te reguły odpowiednio egzekwować i ostatnia rzecz – jest to bardzo fragmentaryczne podejście, które pozwala na pewne omijanie reguł w działaniach w transporcie drogowym. To były te warunki, przed którymi stanęliśmy i dla których stworzyliśmy nowe przepisy.

Odniosę się do jednego elementu, do dyrektywy o pracownikach delegowanych. Udało nam się zapewnić, by pracownicy transportu i dyrektywa o pracownikach delegowanych nie były częścią pakietu, ale *lex specialis*, czyli aby szczególne warunki panujące w transporcie zostały uwzględnione i aby ramy prawne były do tego dostosowane. Żeby lepiej zrozumieć różne punkty widzenia, które w tej chwili leżą na stole, muszę państwu powiedzieć, jakie są obecne warunki, jakie w tej chwili panują reguły. Obecnie cały biznes transportowy podlega dyrektywie o pracownikach delegowanych – transport międzynarodowy, tranzyt i usługi kabotażowe. Wszystko to podlega regułom o pracownikach delegowanych. Dwadzieścia pięć państw członkowskich nie realizuje tych reguł na poziomie lokalnym, trzy z kolei stosują je w sposób nadmierny. Jaki mamy w tym momencie wybór: czy mamy prowadzić 28 procedur o naruszenie przepisów, czy też stworzyć nowe reguły, które będą jaśniejsze, łatwiejsze do zastosowania, łatwiejsze do kontrolowania i które będą już uwzględniać mobilny charakter transportu w lepszy sposób? Bardzo proszę, żeby państwo pamiętali, jaki był punkt wyjścia. Nasza propozycja była bardzo jasna. Wierzymy, że ruch tranzytowy powinien być całkowicie wyłączony z przepisów o pracownikach delegowanych. Ruch międzynarodowy, to znaczy dostawy międzynarodowe, powinny być wyłączone przynajmniej na tyle, aby nie naruszać pewnych reguł, nie nadużywać tych przepisów. Czyli proponujemy trzy dni w danym kraju. Do trzech dni

transport nie będzie podlegał tym przepisom. Dzisiaj w ramach obecnego stanu prawnego jest to zero dni.

Jeśli chodzi o kabotaż, to zasady dotyczące kabotażu do tej pory były takie: siedem dni, w ramach tych siedmiu dni były możliwe trzy operacje kabotażowe. To było oczywiście absurdalne, nie dało się tego kontrolować, było bardzo dużo nadużywania tych reguł, więc nasza propozycja, która jest ciągle na stole, była taka: pięć dni i w ciągu tych pięciu dni dowolna liczba operacji kabotażowych. Pozwolą państwo, że wyjaśnię, co to tak naprawdę oznacza. Jeżeli chcą państwo dostarczać towary międzynarodowo z Polski do Austrii, mają państwo załadowaną ciężarówkę, przyjeżdżają państwo na granicę austriacką. W momencie przekroczenia granicy zaczynają się te trzy dni na dostawę. Dostarczają państwo towary w Austrii i teraz macie taką opcję: zabieracie towar i pełną ciężarówką wracacie do Polski albo macie prawo do pięciu dni kabotażu, ale kiedy zaczniecie kabotaż, to w tym momencie już konkurujecie z lokalnymi usługodawcami i zaczynacie podlegać przepisom o pracownikach delegowanych. Można zrobić kabotaż także we wszystkich krajach naokoło Austrii, niekoniecznie w samej Austrii, bo to nie jest duży kraj. Następnie możecie odebrać swój towar międzynarodowy w Austrii i dostarczyć ten towar międzynarodowo na przykład do Belgii. I znów ten *timer* na dostawę międzynarodową zaczyna tykać, jak przekroczycie granicę belgijską. I znów macie trzy dni na dostarczenie tego towaru. Ale w sumie są to trzy dni na miesiąc. Czyli dostarczacie towar w Belgii i znów macie pięć dni możliwości operacji kabotażowych. I znów kolejna dostawa międzynarodowa może się odbyć na przykład z Belgii do Niemiec i znów pięć dni na operacje kabotażowe w Niemczech. Czyli w sumie mamy trzy tygodnie pracy i w tym czasie kierowca musi mieć czas na odpoczynek. Ten czas odpoczynku może być następująco zrealizowany: albo w kraju, w którym ukończył te trzy tygodnie pracy, albo, jeśli chce, może zostać odesłany do domu, ale ciężarówka musi tam zostać i kolejny kierowca może kontynuować operację w tej ciężarówce. To są w tej chwili reguły, które leżą na stole. To są dużo lepsze reguły niż te, które mamy w tej chwili, są także dużo bardziej przejrzyste, łatwiejsze do zastosowania i do kontroli.

Słuchałam polskich kierowców ciężarówek bardzo uważnie od półtora roku. Od początku przygotowywania tych dokumentów. Największa obawa polskiego kierowcy to było obciążenie administracyjne, na które byli ci kierowcy narażeni w momencie, kiedy przyjeżdżali do innego kraju. Te obawy potraktowaliśmy poważnie. Proponujemy ograniczyć to obciążenie o 60%, proponujemy cztery poziomy digitalizacji. Słuchaliśmy także tych kierowców, którzy skarżyli się na tłumaczenia. Teraz można mieć te dokumenty przetłumaczone na jeden z języków roboczych – angielski, niemiecki lub francuski – i wtedy tego jednego tłumaczenia można używać wszędzie, dokądkolwiek by się w UE nie pojechało. Słyszeliśmy także o kosztach związanych z tworzeniem przedstawicielstwa w kraju, w którym się prowadzi działalność. To też nie będzie już potrzebne, więc ograniczamy koszty prowadzenia działalności. Właścicielom przedsiębiorstw dajemy elastyczność do ustawienia sobie tej działalności w lepszy sposób. Jesteśmy tu więc dużo bardziej elastyczni, jeśli chodzi o czas odpoczynku. Jeśli kierowca jest blisko domu, to może ukończyć swoją podróż i odpocząć już w domu, jeśli jest na przykład 100 km od domu. Mnóstwo szczegółów, o które nas poproszono, zostało poprawionych. Ale ważne jest, aby tego narzędzia nie używać do dalszego otwierania sobie rynku. Wszystko, co proponujemy, wkładamy w cały system, ale ważne jest, aby to ani rynku nie zamykało, ani nie otwierało dalej. Mówię to teraz państwu, abyśmy wszyscy zwrócili uwagę na to, jaka za tym pakietem stała motywacja, jakie w tej chwili są warunki i jak bardzo tym pakietem poprawiamy życie i warunki działalności małym i średnim przedsiębiorstwom. Mogłabym długo mówić na ten temat. Tam jest bardzo wiele ważnych elementów, ale poczekam na państwa pytania i zobaczę, co tak naprawdę państwa interesuje, i postaram się na podstawie państwa uwag skupić na tym, co chcecie usłyszeć.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję bardzo pani komisarz. W tej chwili otwieram dyskusję. Żeby ją uporządkować, to tylko powiem, że do dwóch minut bardzo proszę, ponieważ mamy bardzo mało czasu. Bardzo proszę o bardzo konkretne pytania do pani komisarz. Może cztery pytania,

potem kolejne cztery i chyba więcej nie zdążymy. Proszę państwa posłów. Widzę, że już część z państwa się zapisuje. Bardzo proszę w takim razie pana posła Olejniczaka, potem pani poseł Paluch i pan poseł Rzońca. Bardzo proszę.

Poseł Waldemar Olejniczak (PiS):

Pani komisarz, pani przewodnicząca, panie ministrze, mam jedno pytanie: czy Komisja Europejska przewiduje mechanizmy kompensacyjne dla podmiotów, które w wyniku pakietu mobilności upadną lub ich rentowność znacznie spadnie? Na przykład w kontekście możliwego przekwalifikowania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, szanowna pani komisarz, w ocenie Polski i wieli innych państw naszego regionu propozycje Komisji będą miały jednak pewne negatywne konsekwencje dla europejskiego sektora transportu drogowego. Z naszych analiz wynika, że może być tak, że około 80% firm posiadających pojazdy o nośności do 3,5 tony może przestać funkcjonować w ciągu roku od momentu wejścia w życie nowych przepisów. Zatem stąd się rodzi moje pytanie, czy Komisja Europejska przeanalizowała negatywne konsekwencje proponowanych rozwiązań, jakie mogą być w wyniku tych propozycji Komisji, i jak zapewnić, że przepisy pakietu mobilności nie będą nakładały zbędnych i nieproporcjonalnych obciążeń dla przedsiębiorców świadczących usługi w zakresie transportu drogowego.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Rzońca, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo mi się podoba takie podejście pani komisarz, bo pani przy każdym wystąpieniu mówi o konkurencyjności UE. Chcę zapytać, czy zdaniem pani komisarz kwestia pakietu mobilności nabrała zbyt politycznego charakteru i wydźwięku. Powinniśmy dyskutować o działaniach, jakie są potrzebne, aby osiągnąć wyważone rozwiązania zapewniające z jednej strony odpowiednią ochronę pracowników oczywiście, jak najbardziej, a z drugiej konkurencyjność sektora transportowego w UE. Tu mamy coś do powiedzenia, więc prosiłbym w tej materii o jakieś stanowisko.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Jeszcze pan poseł Głębocki w tej turze, bardzo proszę.

Poseł Konrad Głębocki (PiS):

I w latach 70., i w latach 80. wiele państw już w ramach zintegrowanych wspólnot europejskich stosowało praktyki protekcjonistyczne, dlatego został wprowadzony jednolity rynek europejski w 1986 r., 280 dyrektyw, żeby temu zaradzić. A dzisiaj do tego wracamy. Wracają do tego niektóre państwa, że ograniczają wspólny rynek poprzez praktyki protekcjonistyczne i dyrektywa o pracownikach delegowanych czy też kwestia propozycji w tym zakresie, również jeśli chodzi o transport, niestety idą w tym kierunku. Mam pytanie, czy nie jest tak, że Komisja Europejska legitymizuje wręcz te praktyki protekcjonistyczne, które pod płaszczykiem haseł socjalnych w tej chwili są zgłaszane. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Po tych czterech pytaniach oddam głos pani komisarz.

Europejski komisarz ds. transportu Violeta Bulc:

Dziękuję bardzo za bardzo konkretne pytania. Mam nadzieję, że uda mi się odnieść do wszystkich z nich w sposób zadowalający. Pierwsze pytanie dotyczyło kompensacji z tytułu utraconego biznesu. Szanowni członkowie parlamentu, proszę mi pomóc zrozumieć, jaka część proponowanego pakietu zakłóca działalność gospodarczą i pozwala sądzić, że firmy utracą konkurencyjność. Robimy wszystko, żeby umocnić konkurencyjność. Spadek obciążeń administracyjnych o 60% powinien dawać ogromną przestrzeń i szansę, by firmy wykorzystały to na rzecz lepszej organizacji i lepszej efektywności. Tak

że naprawdę chciałabym zrozumieć, dlaczego polscy przedsiębiorcy sądzą, że może być inaczej, co będzie dla nich wyzwaniem. Znam dobrze dokumenty, które zostały przedłożone, i przyznam, że nie widzę nigdzie takiego zagrożenia. To, co robimy, to dokładnie to, o co prosili nas polscy przedsiębiorcy i organizacje transportowe.

Oczywiście, mogę przejść do szczegółów. Tak jak powiedziałam wcześniej, usunęliśmy wiele elementów, które generowały koszty. Tak że mam nadzieję, że będzie się to raczej przekładało na poprawę konkurencyjności. Ale jeżeli państwo wiedzą, która część tych zapisów tworzy te problemy, to proszę mi dać znać. Proszę zapytać państwa wyborców, co dla nich jest tak bardzo niepokojące, ale naprawdę bardzo proszę, żeby pamiętali o warunkach, w jakich działają dzisiaj. Oczywiście możemy do tego podejść jeszcze bardziej ambitnie. Nikt nie będzie tego kwestionował. Ale jednocześnie musimy pamiętać, że w obecnej sytuacji musimy już patrzeć na kolejne kroki i podejmować takie działania, które mogą być zaobserwowane przez rynek. Za kilka lat możemy oczywiście uruchamiać kolejne działania, wraz z tym, jak będzie następowała ewolucja rynku. Naprawdę uważnie słucham. Proszę powiedzieć konkretnie, która część tych zapisów generuje problemy dotyczące na przykład przekwalifikowania czy utraty płynności.

Jeżeli państwo popatrzą na to, co się dzieje na szczeblu europejskim w ostatnich miesiącach, na agendę społeczną, to jest to agenda, która jest najczęściej przywoływana. Kilka dni temu w Göteborgu po dwudziestu latach był szczyt dotyczący kwestii socjalnych i społecznych. Moja koleżanka, komisarz Thyssen, przeprowadza obecnie bardzo rozszerzone badanie, które dotyczy również transportu, w tym transportu morskiego, by zobaczyć, w jaki sposób te działania, wynikające z cyfryzacji, ale także dalszej liberalizacji rynków europejskich, mogą również dotknąć aspektów społecznych. Z całą pewnością widzimy już tutaj trzy takie obszary, ale naprawdę prosimy, żeby państwo pomogli nam zdefiniować dobre narzędzia, dobre programy, które odniosą się do obszarów dotyczących ludzi, którzy będą przechodzili na emeryturę. Zanim przejdą na emeryturę, dotkną ich te zmiany. Musimy zapewnić osobom, które mogą być dotknięte przez cyfryzację, przejście na emeryturę z godnością. Za kilka lat to już nie będzie ważne, bo będzie inne pokolenie.

Natomiast mówimy też o tych grupach, które będą stawały przed największymi wyzwaniami. To już zostało uruchomione w roku bieżącym, ale będzie także rozwijane w przyszłości, czyli działania na rzecz uczenia się ustawicznego, przez całe życie, a także zdolności przekwalifikowania. Proszę wykorzystać te narzędzia. Są to narzędzia, które będą i są już dostępne, struktury już zostały powołane, środki finansowe będą dostępne, ale trzeba powołać te struktury również na szczeblu krajowym, żeby można było absorbować środki.

Trzeci strumień to ludzie młodzi, którzy dopiero wchodzą do systemu oświaty. Musimy zapewnić, żeby program nauczania zarówno w szkołach ponadpodstawowych, jak i na uczelniach był dostosowany do gospodarki. Niekiedy naprawdę rozczarowujące jest, że na przykład wiele uczelni technicznych uczy tylko systemów, które są oparte na spalaniu benzyny, a wiemy, że zupełnie inne silniki, silniki na przykład elektryczne, będą funkcjonowały na rynku. Tak że bardzo często ludzie będą mieli umiejętności, które już nie będą na rynku potrzebne. Tak że proszę się zaangażować, wykorzystać narzędzia, które są dostępne, a także współkształtować przyszłe narzędzia, które będą potrzebne dla tych strumieni ludności. Wiemy, że takie potrzeby będą, ale musimy zapewnić odpowiednie zaangażowanie krajów członkowskich, żeby wypracować odpowiednie środki.

Czy rzeczywiście pakiet mobilności był nadmiernie upolityczniony? Być może. Łatwo mówić o czymś takim i wykorzystywać ten argument, ale jednocześnie było to podstawą do naprawdę dobrej jakości debaty i dyskusji. Jestem przekonana, że mamy teraz dobrą, wyważoną propozycję. Dzięki debatom propozycja jest lepiej wyważona. Naprawdę zapraszam państwa do przemyślenia, co się stanie z transportem drogowym, jeżeli takiego pakietu nie będzie, jeżeli nie będzie propozycji dotyczącej transportu drogowego. Będzie to znaczyło dalsze rozdrobnienie rynku europejskiego, będzie znaczyło większe obciążenie procedurami administracyjnymi dla przewoźników, czyli naprawdę będzie to trudna sytuacja. Nie twierdzę, że mamy idealne rozwiązania, ale zapraszam wszystkie kraje członkowskie do procesu, tak żebyśmy wypracowali dobrze zrównoważone rozwiązanie,

tak by zapewnić, żeby również transport drogowy miał szanse na dalszy rozwój. Bo teraz stoi przed poważnym wyzwaniem wobec transportu kolejowego, morskiego czy żeglugi śródlądowej. Kilka lat temu mówiłam, że kolej była najmniej rozwinięta, ale bardzo znaczące środki, bo prawie 90% środków na transport, zostały wykorzystane na rozwój transportu kolejowego i to rzeczywiście się przełożyło na konkretny rozwój.

Czwarty pakiet jest rzeczywiście niezwykle ważny i przyczynił się do bardzo dużej modernizacji, a tym samym konkurencji transportu kolejowego. Naprawdę więc nie twierdzę, że jesteśmy najlepszym zespołem. To znaczy zespół jest najlepszy, ale nie twierdzę, że to jest najlepsze rozwiązanie. Usiądźmy jednak przy stole, popatrzmy na bardzo konkretne propozycje, na konkretne wyzwania, które można rozwiązać. Naprawdę cieszę się, że jesteśmy tutaj. Przybywając do Polski, mieliśmy trochę dziwne wrażenie, ale dialog jest naprawdę niezwykle konstruktywny. Mamy jaśniejsze rozumienie stanowiska Polski i myślę też, że koledzy z Polski mają również lepsze rozumienie, z czego biorą się propozycje Polski, co jest kwestią zasadniczą, jeżeli chodzi o wdrażanie, a także jakie są konsekwencje tych przepisów. Tak że jestem przekonana, że wypracujemy wspólne rozwiązania w najbliższych dwóch tygodniach, tak aby propozycja Rady mogła być przełożona na etap trilogu.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję. Proszę teraz w kolejności pan poseł Szynkowski vel Sęk, pan poseł Wojtkiewicz, pani poseł Borowiec i pan poseł Kołakowski. Kolejna czwórka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Szymon Szynkowski vel Sęk (PiS):

Dziękuję pani przewodniczącej. Pani komisarz, mam takie wrażenie, że szczytne cele zarysowane w pakiecie mobilności i niektóre warte uwagi elementy, które są proponowane, są niestety wymieszane z szeregiem takich propozycji, które nie mają na celu, wbrew deklaracjom zawartym w komunikacie Komisji, wzmocnienia konkurencyjności, tylko niestety mogą prowadzić dokładnie do efektów przeciwnych. Mam więc pytanie, jakie zmiany zaszły w ostatnich kilku latach w UE w sektorze międzynarodowego transportu drogowego, które spowodowały, że Komisja Europejska podjęła decyzję o przygotowaniu takich rozwiązań. A są to rozwiązania zawierające propozycje głębokich zmian w obowiązujących przepisach w międzynarodowym transporcie przewozów drogowych. Czy to oznacza, że sytuacja, która miała miejsce na tym rynku, w ramach której państwa miały do czynienia ze swobodą świadczenia usług, z pełną konkurencyjnością, to była sytuacja niedobra w zakresie zasad przede wszystkim zatrudniania i wynagrodzenia dla kierowców i w związku z tym trzeba tutaj coś zmieniać? Jestem przekonany, że jedną z podstawowych zasad, które powinny obowiązywać w UE i których warto bronić, są właśnie cztery swobody, w tym swoboda świadczenia usług. Pozwólcie państwo działać, *laissez-faire*, pozwólcie działać polskim przedsiębiorcom, wtedy na pewno będzie to z korzyścią dla wszystkich. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo się cieszę, że pani komisarz przyjechała, wszyscy się cieszymy, dlatego że z wielką uwagą może pani prześledzić to, co się w Polsce dzieje odnośnie do transportu. Sama pani powiedziała, zresztą statystyka to mówi, że 73% towarów jest przewożone na drogach, w tym polskie przedsiębiorstwa są dobrze zorganizowane i dużą część tego towaru na drogach europejskich przejmują. Mówi się nawet, że ponad 50%. Z wypowiedzi pani wynotowałem, że praktyki stosowane nie są uczciwe. Z jednej strony to my mówimy, że nieuczciwie w stosunku do nas grają konkurenci, a z pewnością ci konkurenci mówią, że my gramy nieuczciwie. Czy pani mogłaby ewentualnie ten problem przybliżyć, jak to wygląda. Nie rozumiem tylko tej dekarbonizacji na drogach. Przy okazji mogę przywołać, że największym trucicielem w Europie są Niemcy. Polska jest dopiero na piątym miejscu. Odczuwamy duży atak ze strony UE na Polskę. Ale to tak nawiasem mówiąc. Czy pani widzi możliwość takiego rozwiązania spraw, trzeba powie-

dzieć – trudnych, tym bardziej że jest pani w Polsce? Spotkała się pani z przedsiębiorcami, styka się pani z problemami, które nas nurtują. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pani poseł Borowiec, bardzo proszę.

Poseł Agata Borowiec (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowna pani komisarz, mam pytanie na temat instrumentu Łącząc Europę. Jakie są plany Komisji Europejskiej odnośnie do przyszłości tego instrumentu? Czy zostanie zwiększona alokacja drogowa w ramach tego instrumentu? Trzecie pytanie: Jakie są plany Komisji Europejskiej odnośnie do przyszłej rewizji sieci TEN-T i kiedy ona nastąpi? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Kołakowski, bardzo proszę.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Szanowna pani komisarz, pani przewodnicząca, panie ministrze, bardzo cieszą słowa pani komisarz o wielkim zaangażowaniu naszego kraju w sprawy budowy infrastruktury. Szczególnie należy podziękować ministrowi Adamczykowi za wielką pracę naszego resortu. Szanowna pani komisarz, chciałem zwrócić szczególną uwagę na posiedzenie Komisji Infrastruktury na spotkaniu w Tallinie. Zgłosiłem wówczas potrzebę budowy kolei szybkich prędkości łączącą Europę w osi Północ–Południe. Wskazując na zaniedbania na mapie UE, chcę przedstawić, że mamy tu białe plamy. Proponowany jest przebieg od Tallina, z Estonii, a właściwie z Finlandii, z Helsinek, poprzez państwa nadbałtyckie, państwa wyszehradzkie, bałkańskie, aż po Grecję i Turcję. W Europie rozbudowana jest kolej i połączenia drogowe na osi Wschód–Zachód. Deficytem jest budowa połączeń Europy z północy na południe, rozwoju gospodarczego. Dzisiaj jest to wielki plac budowy i rozwoju, natomiast jest to biała plama wschodniej części Europy UE i bardzo oczekujemy na wsparcie, dofinansowanie bezpośrednio z budżetu unijnego, a nie kopert narodowych. W Tallinie, nie wiem, czy pani komisarz pamięta, poparła pani ten zgłaszany projekt. Chcę również podziękować pani przewodniczącej Kloc za wspieranie tego naszego wspólnego projektu. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos pani komisarz.

Europejski komisarz ds. transportu Violeta Bulc:

Znowu seria bardzo konkretnych pytań. Ja odpowiedziałam też konkretnym pytaniem. Powiedziane było, że cały szereg propozycji nie wzmacnia konkurencyjności transportu. I znów moje konkretne pytanie: które to są te elementy, które uważają państwo, że nie sprzyjają konkurencyjności? Bardzo proszę, żeby się państwo przyjrzeli sytuacji wyjściowej. Możemy argumentować, że może nie są one wystarczająco ambitne, ale każda z tych propozycji ma na celu wzmocnienie konkurencyjności tego rynku, poprawia warunki, które mamy w tej chwili.

Pozwolą państwo, że przejdziemy jeszcze raz szybciutko, dlaczego wprowadziliśmy drogowy pakiet mobilny. Przede wszystkim mieliśmy warunki, które z reguły nie były stosowane. Mamy państwa członkowskie, które stosowały obecne zasady w sposób nadmierny, co też powodowało duży ból głowy dla polskich przewoźników. Po trzecie, mamy warunki społeczne i socjalne, które nie powinny mieć miejsca w Europie społecznej. Kolega, członek polskiego parlamentu, zapytał, jakie to są te nieuczciwe praktyki. Po pierwsze, wasi ludzie prosili nas, aby pozbyć się firm tak zwanych skrzynek pocztowych. I to zrobiliśmy. Nie będzie w UE więcej tego typu firm. Po drugie, tak zwani kierowcy wędrujący, nomadzi – nie będzie więcej takich sytuacji. Słyszeliśmy okropne historie o kierowcach, którzy jeździli przez dwa, trzy miesiące, cały czas sypiając tylko w kabinie ciężarówki. Tego więcej nie będzie. Po trzecie, systematyczny kabotaż, czyli stałe naruszenie reguł, które istnieją, które obowiązują. Proponujemy w tej chwili uproszczony system, który można wyegzekwować i który wyeliminuje takie praktyki. Możemy jeszcze więcej o tym mówić.

Transport staje się największym trucicielem w Europie. Wspomniałam o niektórych liczbach, ale jeśli chodzi o 400 tys. osób, które umierają przedwcześnie z powodu zanieczyszczeń, to musimy wykonać nasze zobowiązania. Nie patrzę na inne moduły transportu, mówię o tym, co my możemy zrobić. Jesteśmy rzeczywiście jednym z największych trucicieli, ale jeżeli nic nie zrobimy, to za kilka lat będziemy największym. To jest tylko kilka z tych elementów.

Dlaczego transport międzynarodowy? W obecnych regułach transport międzynarodowy podlega dyrektywie o pracownikach delegowanych od pierwszego momentu rozpoczęcia działań. Czy moglibyśmy zrobić to lepiej? Mam nadzieję, że tak. Chciałabym, żebyśmy mieli kompletnie otwarty jednolity rynek, ale zrobiliśmy ten pierwszy krok, dodaliśmy *lex specialis*, dodaliśmy specjalne reguły i proponujemy, aby przynajmniej przez pierwsze dni wykonywania operacji te działania były wyłączone z działania dyrektywy. To jest pierwszy krok i to dotyczy tego sektora, a nie całego rynku.

Największa korzyść pochodzi z uproszczenia reguł. Cztery poziomy digitalizacji, cyfrowe tachografy, wymiana danych cyfrowych między państwami członkowskimi, dodanie elementów społecznych do bazy danych i raporty w administracji tworzone w sposób cyfrowy, czyli w momencie, kiedy pakiet zostanie wprowadzony, kierowca nie będzie musiał wozić ze sobą całych stosów dokumentów, tak jak się to dzieje w tej chwili, będzie musiał tylko dobrze prowadzić pojazd, zgodnie z przepisami, i mieć cyfrowy tachograf w pojeździe.

Pytają państwo o małe ciężarówki i furgonetki. To właśnie one najczęściej naruszają reguły, bo wiele firm używa małych furgonetek w transporcie międzynarodowym, żeby omijać reguły dotyczące kabotażu. Proponujemy więc, aby także pewna liczba reguł, które stosowane są do wszystkich dużych przewoźników, nie wszystkie, ale te najbardziej podstawowe, dotyczyła wszystkich małych furgonetek i małych ciężarówek, ale tylko w transporcie międzynarodowym. Nie ruszamy tutaj transportu krajowego. To ma dotyczyć tylko transportu międzynarodowego, gdzie zauważyliśmy, że przewozy realizowane tymi pojazdami naruszają reguły. Proponujemy także, aby pojazdy, które prowadzą transport międzynarodowy, miały tachografy. Jest to bardzo ograniczona, ale mam nadzieję, że skuteczna metoda, bo nawet państwo odczuwają nadużywanie i nieuczciwe praktyki w tej dziedzinie. Nie niszczymy tych firm, tylko wynagradzamy tych, którzy grają zgodnie z regułami. Tak że bardzo proszę, żeby państwo przekazali dalej ten przekaz.

Jeżeli jest jakikolwiek element tego pakietu, który państwa zdaniem jest nieuczciwy, to proszę bardzo, aby nam to przedstawić. Ale niech państwo będą w tym konkretni. Jesteśmy w tej chwili na końcowym etapie negocjacji.

Jeśli chodzi o Connecting Europe, to jest to bardzo efektywny program. Staramy się w tej chwili wyciągnąć lekcje z takich przypadków jak Polska, jak na przykład Via Carpatia, żeby sprawdzić, gdzie te nasze narzędzia nie działają najlepiej, poprawić te narzędzia tak, aby można było uzgodnić w większej liczbie przypadków rozwój regionalny z rozwojem ogólnym i z korytarzami. Jeżeli mamy sieć, która prowadzi wzdłuż korytarza transportowego, to powinna być w łatwy sposób do tego korytarza włączona na tych samych zasadach. Staramy się tutaj poprawić te warunki po to, aby uprościć system inwestycyjny, ale tu też potrzebujemy wsparcia od państwa, aby państwo głośno mówili o tym, jak dobrze działają te narzędzia, jak dobrze działa mechanizm Connecting Europe Facility.

Ostatnia rzecz, jeśli chodzi o kolej szybkich prędkości, ona nie była priorytetem tego okresu finansowego. Skupialiśmy się na przewozach towarowych ze względu właśnie na kwestie związane z emisjami CO_2. To nie znaczy, że to jest coś, czego nie chcielibyśmy widzieć, ale ona jest dużo bardziej atrakcyjna dla prywatnych inwestorów i być może można tu wykorzystywać inne narzędzia finansowe, aby współfinansować tego typu inwestycje, które dość szybko mogą się zwrócić, jeśli są realizowane na trasach, które się cieszą dużym powodzeniem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):
Dziękuję. Jeszcze dosłownie na jedno zdanie oddaję głos panu przewodniczącemu Rzońcy. Na pewno chce powiedzieć coś o Via Carpatia.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Pani komisarz, bardzo dziękuję. Naprawdę bardzo dziękuję, że pani wspomniała o Via Carpatii. To jest dla nas kluczowa kwestia. Bardzo prosimy, żeby przy przeglądzie, przy rewizji korytarzy transportowych Europy pomyśleć o szybszym finansowaniu Via Carpatii. To jest kluczowa kwestia dla państw Europy Wschodniej. To nie jest wymysł Polski, to nie jest polskie widzimisię. To jest kwestia wschodnich państw UE. Bardzo prosimy o pomoc, doceniając pani dzisiejszą tu obecność.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):
Jedno zdanie jeszcze.

Europejski komisarz ds. transportu Violeta Bulc:
Oczywiście nie da się tego uniknąć. Minister Adamczyk za każdym razem, niezależnie od tego, o czym mówimy, zawsze kończy zdaniem na temat Via Carpatii. Czyli każda sesja, każde spotkanie kończy się tym zdaniem. Tak że na pewno bardzo blisko przyjrzymy się temu problemowi.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):
Myślę, że o Via Carpatii też jeszcze pan marszałek Kuchciński będzie rozmawiał. Dziękuję pani komisarz bardzo serdecznie. Proszę przyjąć od polskiego Sejmu piękną apaszkę.

Europejski komisarz ds. transportu Violeta Bulc:
Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):
Zamykam posiedzenie Komisji.